



(11) **EP 2 082 945 A1**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
29.07.2009 Patentblatt 2009/31

(51) Int Cl.:
B62D 5/04 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: **08001421.0**

(22) Anmeldetag: **25.01.2008**

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HR HU IE IS IT LI LT LU LV MC MT NL NO PL PT
RO SE SI SK TR**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL BA MK RS

(72) Erfinder: **Moeller, Bertram**
55294 Bodenheim (DE)

(74) Vertreter: **Manitz, Finsterwald & Partner GbR**
Postfach 31 02 20
80102 München (DE)

(71) Anmelder: **Delphi Technologies, Inc.**
Troy, Michigan 48007 (US)

(54) **Verfahren zum Erzeugen eines Rückführdrehmoment-Signals**

(57) Es wird ein System und ein Verfahren zum Erzeugen eines Rückführdrehmoment-Signals bei einem insbesondere elektrischen Lenkhilfesystem eines Fahrzeugs zur Verfügung gestellt. Eine aktuelle Lenkradstellung und eine aktuelle Fahrzeuggeschwindigkeit werden ermittelt und ein Rückführdrehmoment-Signal wird in Ab-

hängigkeit von der Lenkradstellung und der Fahrzeuggeschwindigkeit erzeugt. Ferner werden eine aktuelle Lenkrad-Drehgeschwindigkeit und ein von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit abhängiger Skalierungsfaktor ermittelt. Das Rückführdrehmoment-Signal wird mit dem Skalierungsfaktor multipliziert, um ein modifiziertes Rückführdrehmoment-Signal zu erhalten.

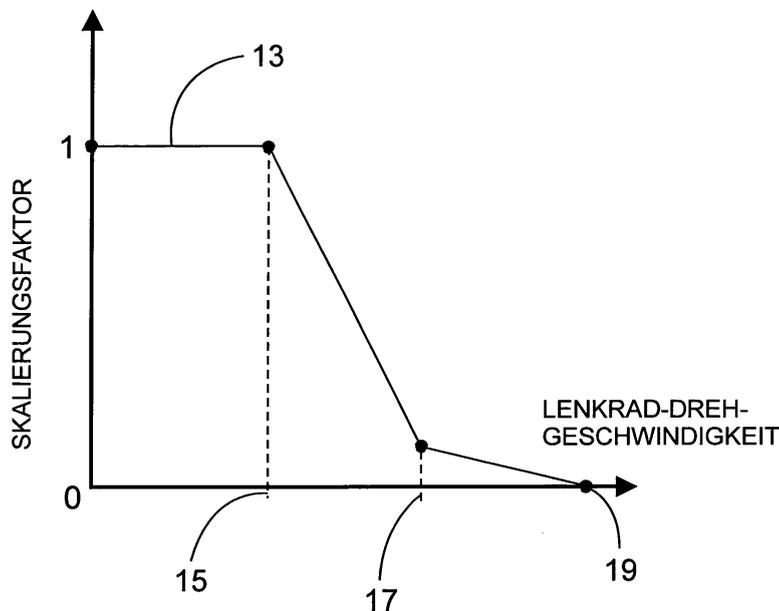


Fig. 2

Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft ein Verfahren zum Erzeugen eines Rückföhrdrehmoment-Signals bei einem insbesondere elektrischen Lenkhilfesystem eines Fahrzeugs.

[0002] Bei Fahrzeugen, die mit einem Lenkhilfesystem, wie z.B. einer elektrischen Servolenkung, ausgestattet sind, wird auf der Grundlage eines vom Fahrer auf das Lenkrad ausgeübten Drehmoments ein Unterstützungsdrehmoment erzeugt, welches den zum Lenken erforderlichen Kraftaufwand herabsetzt und somit den Fahrkomfort erhöht. Das Unterstützungsdrehmoment kann mit einem Rückföhrdrehmoment überlagert werden, welches dazu dient, die natürliche Rückstellbewegung der Räder in Richtung geradeaus weisender Neutralstellung zu unterstützen und somit das Halten der Spur während der Fahrt zu erleichtern. Der Betrag des Rückföhrdrehmoments wird üblicherweise durch ein Rückföhrdrehmoment-Signal vorgegeben, das von einem Steuergerät erzeugt wird. Bei bekannten Lenkhilfesystemen wird das Rückföhrdrehmoment-Signal beispielsweise in Abhängigkeit der aktuellen Lenkradstellung und der aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit erzeugt.

[0003] Ein auf diese Weise bestimmtes Rückföhrdrehmoment kann jedoch in bestimmten Fahrsituationen unvorteilhaft sein. Wird das Fahrzeug beispielsweise während eines Rückstellvorgangs beschleunigt, so nimmt die natürliche Rückstellkraft zu und die Bewegung des Lenkrads in Richtung Neutralstellung kann unerwünscht schnell ansteigen. Umgekehrt kann das Rückföhrdrehmoment bei geringen Geschwindigkeiten zu gering sein, um die Rückstellbewegung aufrechtzuerhalten oder in Gang zu setzen. Ferner ist bei kleinen Lenkwinkeln üblicherweise ein hohes Rückföhrdrehmoment nötig, da hier die Selbstrückstellkraft gering ist. Wenn der Fahrer jedoch in diesem Bereich um die Neutralstellung Lenkmanöver durchführt, so kann ein starres Lenkgefühl oder eine unerwünscht schnelle Rückstellbewegung des Lenkrads auftreten.

[0004] Aufgabe der Erfindung ist es daher, ein besser angepasstes Rückföhrdrehmoment-Signal zu erzeugen, um die genannten Nachteile zu beseitigen.

[0005] Die Lösung dieser Aufgabe erfolgt durch ein Verfahren zum Erzeugen eines Rückföhrdrehmoment-Signals mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Erfindungsgemäß wird eine aktuelle Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ermittelt, ein von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit abhängiger Skalierungsfaktor wird ermittelt und das Rückföhrdrehmoment-Signal wird mit dem Skalierungsfaktor multipliziert, um ein modifiziertes Rückföhrdrehmoment-Signal zu erhalten.

[0006] Durch die Berücksichtigung der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit beim Erzeugen des Rückföhrdrehmoment-Signals kann der Konflikt zwischen unzureichender Rückführung bei geringen Lenkradgeschwindigkeiten und zu starker Rückstellung bei hohen Lenkradge-

schwindigkeiten aufgelöst werden. Dadurch ist es möglich, den besonderen Erfordernissen unterschiedlicher Fahrsituationen Rechnung zu tragen und somit den Fahrkomfort zu verbessern.

5 **[0007]** Mögliche Weiterbildungen der Erfindung sind in den abhängigen Ansprüchen, der Zeichnung sowie der Beschreibung angegeben.

[0008] Vorzugsweise wird der Skalierungsfaktor auf Grundlage einer Abhängigkeit von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ermittelt, die durch einen stetigen und monoton fallenden Funktionszusammenhang gegeben ist. Das Rückföhrdrehmoment-Signal wird also bei sich ändernder Lenkrad-Drehgeschwindigkeit gleichmäßig modifiziert, um ein ruckfreies Lenkgefühl zu gewährleisten. 10
15 Ferner ist ein derartig ermittelter Skalierungsfaktor bei hohen Lenkrad-Drehgeschwindigkeiten geringer als bei niedrigen Lenkrad-Drehgeschwindigkeiten. Bei geringen Lenkrad-Drehgeschwindigkeiten wird somit das zur Rückführung notwendige hohe Rückföhrdrehmoment ausgegeben, während gleichzeitig eine unerwünscht hohe Rückstellkraft oder eine unerwünscht schnelle Rückstellbewegung bei hohen Lenkrad-Drehgeschwindigkeiten vermieden wird.

[0009] Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform wird der Skalierungsfaktor auf Grundlage einer abschnittsweise linearen Abhängigkeit von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ermittelt. Eine abschnittsweise lineare Abhängigkeit lässt sich auf besonders einfache und zuverlässige Weise in einer Steuerung implementieren, da keine komplexen Berechnungen notwendig sind. 25
30

[0010] Bevorzugt wird der Skalierungsfaktor auf einen konstanten Wert gesetzt, wenn die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit geringer ist als ein erster Schwellenwert. 35
40 Besonders bevorzugt wird der Skalierungsfaktor in diesem Fall auf etwa 1 gesetzt. Bei Lenkrad-Drehgeschwindigkeiten, die derart gering sind, dass das der Erfindung zugrunde liegende Problem der unerwünscht hohen Rückstellkraft nicht auftreten kann, wird somit auf eine unnötige Modifizierung des Rückföhrdrehmoment-Signals verzichtet.

[0011] Vorzugsweise wird der Skalierungsfaktor bei einer vorbestimmten maximalen Lenkrad-Drehgeschwindigkeit auf etwa 0 gesetzt. Das bedeutet, dass ab einer bestimmten Lenkrad-Drehgeschwindigkeit kein Rückföhrdrehmoment ausgegeben wird und somit beispielsweise ein offensives Fahrmanöver nicht durch das Rückföhrdrehmoment beeinflusst wird. 45

[0012] Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform wird der Skalierungsfaktor auf Grundlage einer ersten linearen Abhängigkeit von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ermittelt, wenn die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit höher ist als ein erster Schwellenwert und geringer als ein zweiter Schwellenwert. Zwischen dem ersten und dem zweiten Schwellenwert kann beispielsweise derjenige Bereich liegen, der für die Anpassung des Rückföhrdrehmoment-Signals besonders relevant ist. Innerhalb dieses Bereichs findet somit eine proportionale An-

passung statt.

[0013] Gemäß einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der Erfindung wird der Skalierungsfaktor auf Grundlage einer zweiten, von der ersten Abhängigkeit verschiedenen linearen Abhängigkeit ermittelt, wenn die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit höher ist als der zweite Schwellenwert. Die geschwindigkeitsabhängige Modifizierung des Rückführdrehmoments kann dadurch feiner abgestuft und somit genauer angepasst werden.

[0014] Bevorzugt werden die erste Abhängigkeit und die zweite Abhängigkeit derart vorgegeben, dass die erste Abhängigkeit durch eine größere Steigung gekennzeichnet ist als die zweite Abhängigkeit. In dem Bereich hoher Lenkrad-Drehgeschwindigkeiten, in welchem ohnehin nur ein relativ geringes Rückführdrehmoment ausgegeben wird, kann somit eine sanftere Modifizierung erfolgen.

[0015] Bevorzugt wird der erste Schwellenwert mit einem Betrag zwischen 70 und 110°/s vorgegeben und der zweite Schwellenwert wird mit einem Betrag zwischen 240 und 300°/s vorgegeben. Eine Abstufung der Rückführdrehmoment-Modifizierung auf Grundlage dieser Bereichseinteilung hat sich als besonders zweckmäßig erwiesen.

[0016] Die Lösung der Aufgabe erfolgt ferner durch ein Lenkhilfesystem, das zur Durchführung eines erfindungsgemäßen Verfahrens ausgebildet ist.

[0017] Die Erfindung wird im Folgenden beispielhaft unter Bezugnahme auf die Zeichnungen beschrieben. Es zeigen:

Fig. 1 ein schematisches Blockschaltbild einer Lenkhilfe-Steuerung, welche das erfindungsgemäße Verfahren ausführt; und

Fig. 2 ein Diagramm, das eine beispielhafte Abhängigkeit des Skalierungsfaktors von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit darstellt.

[0018] Das in Fig. 1 schematisch dargestellte Verfahren kann beispielsweise in dem Steuergerät eines elektrischen Lenkhilfesystems eines Kraftfahrzeugs ausgeführt werden, wie es aus dem Stand der Technik bekannt ist. Elektrische Lenkhilfesysteme stellen mittels eines mit dem Lenkgestänge gekoppelten Elektromotors oder eines anderen elektrischen Betätigungselements ein Lenkdrehmoment bereit. Der Betrag des Drehmoments wird anhand von Drehmomentsignalen ermittelt, die von dem Steuergerät erzeugt werden. Beispielsweise können ein Unterstützungsdrehmoment-Signal, ein Dämpfungsdrehmoment-Signal und ein Rückführdrehmoment-Signal erzeugt werden, welche von dem Steuergerät überlagert werden, um ein Gesamt-Drehmomentausgangssignal zu erzeugen, das an den Elektromotor ausgegeben wird.

[0019] Das Steuergerät empfängt verschiedene Signale von Fahrzeugsensoren. Insbesondere sind an dem nicht dargestellten Fahrzeug Sensoren zur Mes-

sung der aktuellen Lenkradstellung, der aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit sowie der aktuellen Lenkrad-Drehgeschwindigkeit vorgesehen. Die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit kann beispielsweise aus der zeitlichen Änderung der Lenkradstellung oder des Lenkwinkels ermittelt werden. Zusätzlich kann das Steuergerät auch weitere Eingaben empfangen, wie z.B. das vom Fahrer auf das Lenkrad ausgeübte Drehmoment.

[0020] Ein Rückführdrehmoment-Signal wird in Abhängigkeit von der Lenkradstellung und der Fahrzeuggeschwindigkeit erzeugt. Das erzeugte Rückführdrehmoment-Signal wird auf Grundlage eines von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit abhängigen Skalierungsfaktors oder Multiplikators gemäß Fig. 1 modifiziert. Der Skalierungsfaktor wird auf der Grundlage einer speziellen Abhängigkeit ermittelt, die beispielhaft in dem Diagramm von Fig. 2 dargestellt ist. In dem Diagramm ist der Skalierungsfaktor in Abhängigkeit von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit aufgetragen. Es ist zu erkennen, dass die Abhängigkeit abschnittsweise linear ist, wobei ein um so niedrigerer Skalierungsfaktor gewählt wird, je höher die aktuelle Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ist. Anstelle der dargestellten abschnittsweise linearen Abhängigkeit kann auch ein beliebiger anderer, vorzugsweise jedoch stetiger und monoton fallender Funktionszusammenhang gewählt werden. Auf der Abszisse des Diagramms ist ein erster Schwellenwert 15 und ein zweiter Schwellenwert 17 definiert. Ferner ist eine maximale Lenkrad-Drehgeschwindigkeit 19 definiert, die beispielsweise der oberen Grenze des Sensor-Messbereichs entsprechen kann.

[0021] Nach dem Ermitteln der aktuellen Lenkrad-Drehgeschwindigkeit überprüft die Steuerung, ob die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit geringer ist als der erste Schwellenwert 15. Wenn die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit geringer ist als der erste Schwellenwert 15, wird der Skalierungsfaktor auf den konstanten Wert 1 gesetzt. Anschließend prüft die Steuerung, ob die maximale Lenkrad-Drehgeschwindigkeit 19 erreicht ist. Falls dies der Fall ist, wird der Skalierungsfaktor auf 0 gesetzt. Wenn die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit höher ist als der erste Schwellenwert 15, prüft die Steuerung, ob die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit geringer ist als der zweite Schwellenwert 17. Wenn dies so ist, wird der Skalierungsfaktor 29 auf Grundlage einer ersten linearen Abhängigkeit von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ermittelt. Wenn die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit höher ist als der zweite Schwellenwert 17, jedoch geringer als der Maximalwert 19, wird der Skalierungsfaktor auf Grundlage einer zweiten linearen Abhängigkeit ermittelt. In Fig. 2 ist zu erkennen, dass sich die erste lineare Abhängigkeit von der zweiten linearen Abhängigkeit unterscheidet. Insbesondere werden die beiden Abhängigkeiten derart vorgegeben, dass die erste Abhängigkeit durch eine größere Steigung gekennzeichnet ist als die zweite Abhängigkeit. Falls die Anwendung es erfordert, kann der Skalierungsfaktor alternativ auch bereits ab dem zweiten Schwellenwert 17 auf 0 gesetzt werden. Ebenso ist es vorstellbar,

dass der Skalierungsfaktor bei Erreichen der maximalen Lenkrad-Drehgeschwindigkeit 19 nicht auf 0, sondern auf einen vorbestimmten Minimalwert gesetzt wird. Ein vorteilhafter Betrag für den ersten Schwellenwert liegt bei etwa 100 °/s, während ein vorteilhafter Betrag für den zweiten Schwellenwert etwa 270 °/s beträgt. Diese Werte können jedoch in beliebiger Weise an die jeweiligen Fahrzeugeigenschaften oder einen gewählten Fahrbarkeitsmodus angepasst werden.

[0022] Die dargestellte abschnittsweise lineare Abhängigkeit des Skalierungsfaktors von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ermöglicht eine besonders einfache Implementierung sowie eine schnelle Ausführung. Insbesondere ist die Abhängigkeit durch lediglich vier Punkte oder Stützstellen vollständig definiert. Diese Stützstellen können beispielsweise aus einer Nachschlagetabelle abgefragt werden, welche bei gewünschten Änderungen in Bezug auf das Lenkverhalten leicht zu aktualisieren ist. Sollte es jedoch in Bezug auf den konkreten Anwendungsfall erforderlich sein, so ist es problemlos möglich, die Abhängigkeit und somit die Rückföhrdrehmoment-Modifizierung in beliebiger Weise zu verfeinern, beispielsweise durch weitere zu definierende Abschnitte oder in Form einer kontinuierlichen Funktion mit beispielsweise sigmoidem Verlauf.

[0023] Insgesamt ermöglicht die Erfindung eine Verbesserung der Rückföhrunterstützungsfunktion von Lenkhilfesystemen, wobei insbesondere ein starres Lenkgefühl und eine zu schnelle Rücksteldrehung des Lenkrads vermieden werden.

Bezugszeichenliste

[0024]

- | | |
|----|--------------------------------------|
| 13 | konstanter Wert |
| 15 | erster Schwellenwert |
| 17 | zweiter Schwellenwert |
| 19 | maximale Lenkrad-Drehgeschwindigkeit |

Patentansprüche

1. Verfahren zum Erzeugen eines Rückföhrdrehmoment-Signals bei einem insbesondere elektrischen Lenkhilfesystem eines Fahrzeugs, mit den Schritten:

Ermitteln einer aktuellen Lenkradstellung;
Ermitteln einer aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit; und
Erzeugen eines Rückföhrdrehmoment-Signals in Abhängigkeit von der Lenkradstellung und der Fahrzeuggeschwindigkeit;

gekennzeichnet durch die weiteren Schritte:

Ermitteln einer aktuellen Lenkrad-Drehgeschwindigkeit;

Ermitteln eines von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit abhängigen Skalierungsfaktors; und
Multiplizieren des Rückföhrdrehmoment-Signals mit dem Skalierungsfaktor, um ein modifiziertes Rückföhrdrehmoment-Signal zu erhalten.

2. Verfahren nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Skalierungsfaktor auf Grundlage einer Abhängigkeit von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ermittelt wird, die durch einen stetigen und monoton fallenden Funktionszusammenhang gegeben ist.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Skalierungsfaktor auf Grundlage einer abschnittsweise linearen Abhängigkeit von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ermittelt wird.
4. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Skalierungsfaktor auf einen konstanten Wert (13) gesetzt wird, wenn die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit geringer ist als ein erster Schwellenwert (15).
5. Verfahren nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Skalierungsfaktor auf etwa 1 gesetzt wird.
6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Skalierungsfaktor bei einer vorbestimmten maximalen Lenkrad-Drehgeschwindigkeit (19) auf etwa 0 gesetzt wird.
7. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Skalierungsfaktor auf Grundlage einer ersten linearen Abhängigkeit von der Lenkrad-Drehgeschwindigkeit ermittelt wird, wenn die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit höher ist als ein erster Schwellenwert (15) und geringer als ein zweiter Schwellenwert (17).
8. Verfahren nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass der Skalierungsfaktor auf Grundlage einer zweiten, von der ersten Abhängigkeit verschiedenen linearen Abhängigkeit ermittelt wird, wenn die Lenkrad-Drehgeschwindigkeit höher ist als der zweite Schwellenwert (17).
9. Verfahren nach Anspruch 8,

dadurch gekennzeichnet,

dass die erste Abhängigkeit und die zweite Abhängigkeit derart vorgegeben werden, dass die erste Abhängigkeit durch eine größere Steigung **gekennzeichnet** ist als die zweite Abhängigkeit.

5

10. Verfahren nach einem der Ansprüche 7 bis 9,

dadurch gekennzeichnet,

dass der erste Schwellenwert (15) mit einem Betrag zwischen 70 und 110 Grad pro Sekunde vorgegeben wird.

10

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 7 bis 10,

dadurch gekennzeichnet,

dass der zweite Schwellenwert (17) mit einem Betrag zwischen 240 und 300 Grad pro Sekunde vorgegeben wird.

15

12. Lenkhilfesystem, das zur Durchführung eines Verfahrens gemäß zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche ausgebildet ist.

20

25

30

35

40

45

50

55

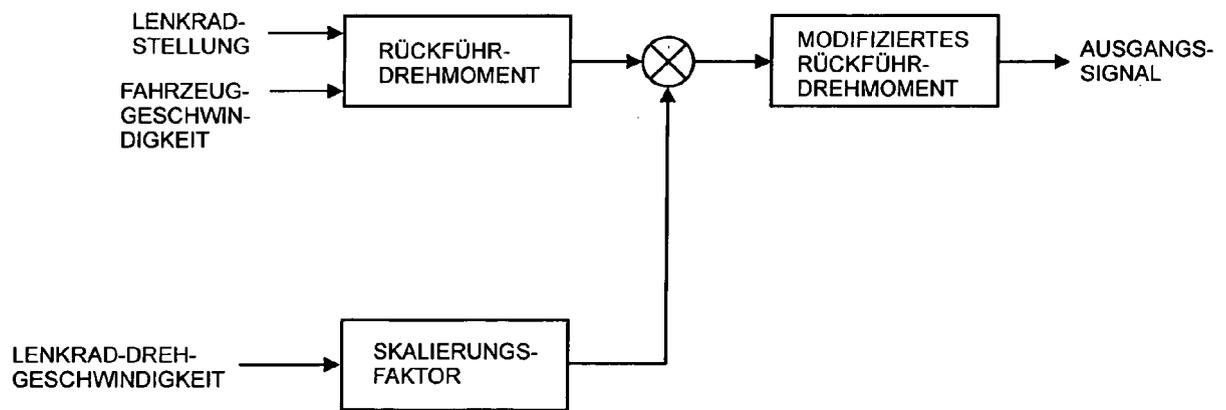


Fig. 1

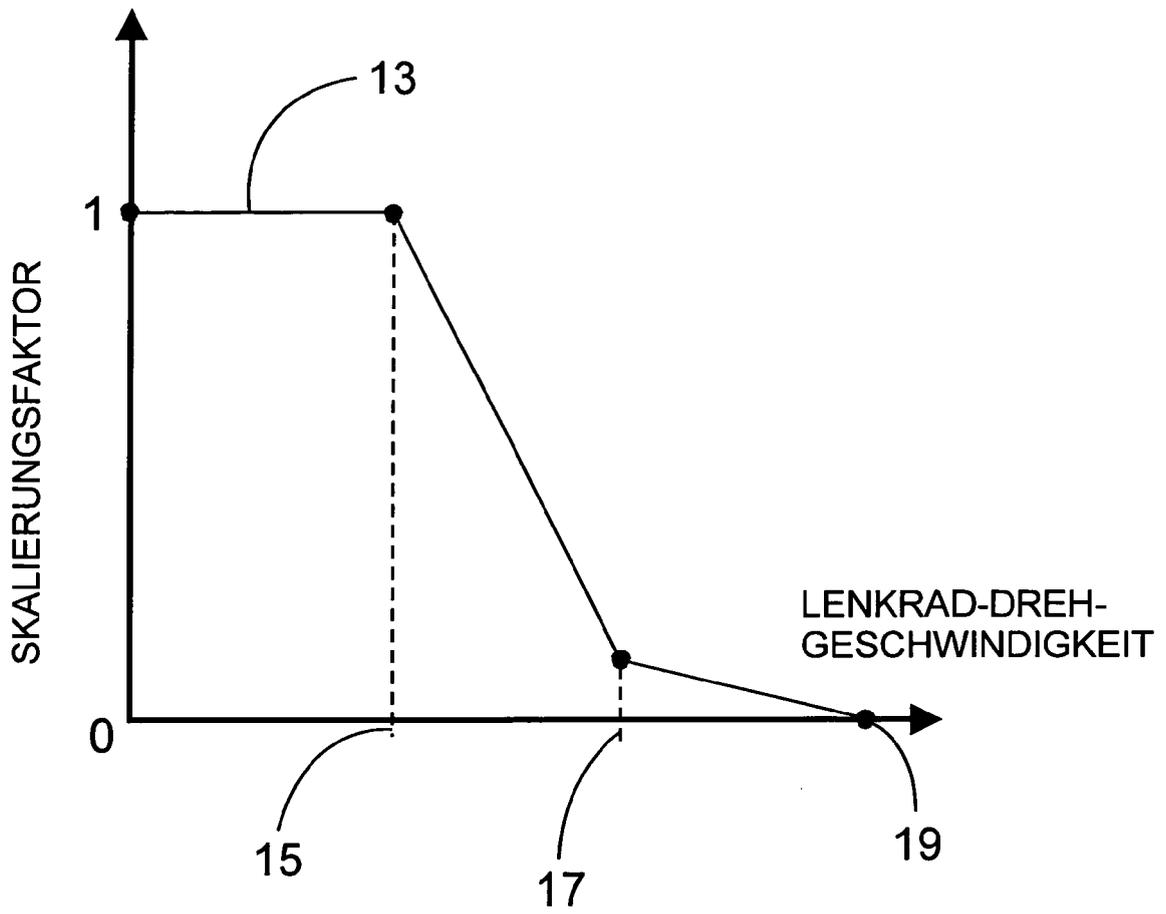


Fig. 2



EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (IPC)
X	US 2002/060538 A1 (HARA TAKESHI [JP] ET AL) 23. Mai 2002 (2002-05-23)	1-12	INV. B62D5/04
Y	* Absätze [0051] - [0056]; Ansprüche 5-8; Abbildungen 3,16,17 *	3-5,7-9	
Y	----- US 2006/000663 A1 (TAKIMOTO SHIGENORI [JP] ET AL) 5. Januar 2006 (2006-01-05)	3-5,7-9	
X	----- EP 1 808 358 A (JTEKT CORP [JP]) 18. Juli 2007 (2007-07-18)	1-6,12	
X	----- EP 1 767 433 A (JTEKT CORP [JP]) 28. März 2007 (2007-03-28)	1-6,12	
X	----- EP 1 538 065 A (TOYOTA MOTOR CO LTD [JP]) 8. Juni 2005 (2005-06-08)	1,12	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (IPC)
			B62D
X	----- EP 1 243 496 A (AUDI NSU AUTO UNION AG [DE]) 25. September 2002 (2002-09-25)	1,12	
	* Absatz [0026]; Anspruch 1; Abbildung 1 *		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort Berlin		Abschlußdatum der Recherche 14. Mai 2008	Prüfer Matos Gonçalves, M
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

1

EPO FORM 1503 03 82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 08 00 1421

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

14-05-2008

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 2002060538 A1	23-05-2002	DE 10156369 A1	29-05-2002
US 2006000663 A1	05-01-2006	DE 102005030101 A1	26-01-2006
EP 1808358 A	18-07-2007	CN 100999224 A	18-07-2007
		JP 2007186001 A	26-07-2007
		US 2007162206 A1	12-07-2007
EP 1767433 A	28-03-2007	CN 1935576 A	28-03-2007
		JP 2007083827 A	05-04-2007
		US 2007114094 A1	24-05-2007
EP 1538065 A	08-06-2005	CN 1623835 A	08-06-2005
		DE 602004005804 T2	10-01-2008
		JP 3966274 B2	29-08-2007
		JP 2005162105 A	23-06-2005
		US 2005121252 A1	09-06-2005
EP 1243496 A	25-09-2002	DE 10114378 A1	02-10-2002
		ES 2261541 T3	16-11-2006

EPC FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82